

Carretera Ixiamas-San Buenaventura (Bolivia), Washington D.C., Estados Unidos, Bank Information Center (BIC), [s.f.].

Consultado en:

<http://www.bicusa.org/es/feature/carretera-ixiamas-san-buenaventura/>

Fecha de consulta: 03/06/2014.



En Mayo del 2011 el Banco Mundial aprobó un crédito al Gobierno de Bolivia para el financiamiento de US\$129 millones para el Proyecto de Infraestructuras Viales y Aeroportuarias Nacionales en Bolivia, lo que tiene como objetivo rehabilitar la carretera actual entre Ixiamas y San Buenaventura y mejorar la seguridad y fiabilidad operativa del Aeropuerto de Rurrenabaque. Su importancia no radica en el proyecto de infraestructura como tal, sino más bien en los efectos multiplicadores, impactos indirectos e inducidos, con el potencial enorme de reordenar e incluso cambiar positivamente o negativamente las dinámicas de desarrollo, conservación y sostenibilidad ambiental, social y económica de la región norte de La Paz.

Como parte del proyecto carretero Ixiamas-San Buenaventura, el gobierno de Bolivia debe comenzar a realizar una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) para identificar, priorizar y analizar los potenciales riesgos ambientales relacionados a nuevas inversiones facilitadas por carretera en la región norte de La Paz y de igual manera desarrollar un plan de desarrollo territorial. Para esto, se debe conformar un Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible apoyado por el Ministerio de Planificación del Desarrollo y coordinado por el Viceministerio de Inversión Pública y Financiamiento Externo (VIPFE).

VISTA GLOBAL

La rehabilitación de la carretera entre Ixiamas y San Buenaventura a través del Grupo de Trabajo Participativo y su Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) representa la oportunidad más concreta para la región norte de La Paz -vale decir- instituciones de gobierno local, organizaciones locales, comunidades de campesinos colonos, pueblos indígenas y pobladores en general de esta región, para introducir consideraciones ambientales desde las primeras etapas de un proceso de planificación de la región así como promover la participación informada y efectiva para construir una visión regional del norte de La Paz a partir de la carretera. El evitar o mitigar los efectos negativos de los impactos indirectos e inducidos de la rehabilitación de la carretera depende del grado de participación efectiva de actores locales, comunidades y líderes indígenas en la toma de decisión del proceso de planificación territorial y el EAE que afectará directamente a sus comunidades.

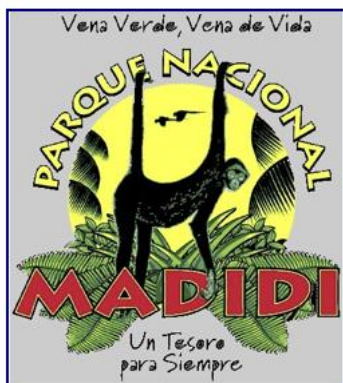


A través de la carretera y su EAE se puede construir una visión regional que integra la conservación a través de un manejo y gestión adecuada de recursos naturales, el alivio de pobreza y la generación de oportunidades de la región y para la región, siendo este el punto de partida para una realidad y demanda de la región. De esta manera se podrá en forma conjunta promover una distribución equitativa de beneficios, valorando los estilos de vida tradicionales y culturales de la región y conservar su ecosistema.

Esta página es un esfuerzo para informar sobre el proceso de planificación y rehabilitación de la carretera resaltando la información más relevante sobre los desafíos y oportunidades que se presentan en el futuro durante la fase de construcción, implementación y operación de los diferentes planes sociales y ambientales incluyendo el EAE que hacen parte del proyecto carretero Ixiamas – San Buenaventura.

La region norte de La Paz

El Parque Madidi y el Pílon Lajas



En 1995, mediante el Decreto Supremo Número 24123, el gobierno de Bolivia protegió oficialmente 1,895,750 hectáreas de bosque tropical lluvioso, bosques nubosos, bosques caducifolios raros y una variedad de especies de flora y fauna casi únicas en las reservas naturales del mundo. Esta nueva área protegida, denominada Parque Nacional y Área Natural de Manejo Integrado Madidi (PN-ANMI), colinda con la Reserva de Biosfera y Territorio Indígena Pílon Lajas, de 400,000 hectáreas de extensión que fue creada en 1992. Además de su riqueza natural, estas dos áreas protegidas adyacentes son el hogar de los pueblos indígenas Tacana, Tsimane y Mositén. Así mismo, para algunas personas estas reservas y sus alrededores representan una oportunidad económica sin explotar, en donde hay tierras y recursos naturales que Bolivia no puede dejar sin desarrollar. Esa opinión ha conducido a la proposición de fuertes inversiones en infraestructura en las áreas protegidas de Madidi y Pílon Lajas, y en sus alrededores.

El extremo Norte del Madidi inicia en la pampa y en los bosques bajos a lo largo del río Heath, el cual divide los territorios de Bolivia y Perú. Hacia el Sur, el parque se extiende hacia las primeras estribaciones y cumbres de los Andes hasta unos 6.000 metros de altura. De Oeste a Este, el área protegida de Madidi recorre principalmente una serie de serranías paralelas que se elevan hasta 2.000 metros y que están intercaladas por valles. Los valles más grandes son planos y aluviales y se encuentran alrededor del río Beni y la parte baja del río Tuichi. Frente al río Beni está Pílon Lajas, una brecha de selva delimitada al Este y al Sur por serranías angostas, y al Oeste por el río Beni. El río Quiquibey corre en meandros por el centro de Pílon Lajas y se une al Beni y al Tuichi a poca distancia río arriba del angosto del Bala.

El Área Protegida Madidi pertenece a dos categorías de manejo: Parque Nacional (PN) y Área Natural de Manejo Integrado (ANMI). Las categorías de manejo son determinadas según las características particulares, valores naturales y potencialidades. La categoría Parque tiene por objeto la



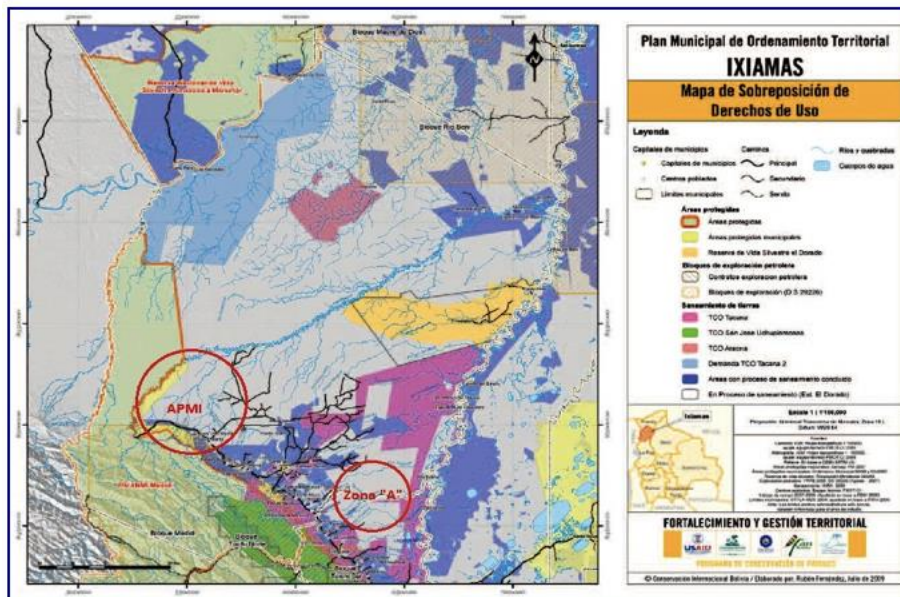
protección estricta y permanente de muestras representativas de ecosistemas o provincias biogeográficas y de los recursos de flora, fauna, así como de los valores geomorfológicos, escénicos o paisajísticos que contengan. Son áreas continuas de extensiones que garantizan la continuidad de los procesos ecológicos y evolutivos de sus ecosistemas (Artículo Nro. 20 del D.S. Nro. 24781 Reglamento General de Áreas Protegidas).

En la categoría de Parque está prohibido el uso extractivo o consuntivo de los recursos renovables o no renovables y obras de infraestructura, excepto para investigación científica, ecoturismo, educación ambiental y actividades de subsistencia de pueblos originarios, debidamente calificadas y autorizadas, en razón a que estas categorías brindan a la población oportunidades para el turismo y recreación en la naturaleza, la investigación científica, el seguimiento de los procesos ecológicos, la interpretación, la educación ambiental y la concientización ecológica, de acuerdo a su zonificación, planes de manejo y normas reglamentarias (Artículo Nro. 23 del D.S. Nro. 24781 Reglamento General de Áreas Protegidas).

En cambio, la categoría de Área Natural de Manejo Integrado tiene por objeto compatibilizar la conservación de la diversidad biológica y el desarrollo sostenible de la población local. Constituye un mosaico de unidades que incluyen muestras representativas de ecoregiones, provincias biogeográficas, comunidades naturales o especies de flora y fauna de singular importancia, zonas de sistemas tradicionales de uso de la tierra, zonas para uso múltiple de recursos naturales y zonas núcleo de protección estricta Artículo Nro. 25 del D.S. Nro. 24781 Reglamento General de Áreas Protegidas).

El Área Protegida Municipal de Ixiamas (APMI)

La zona del “Alto Madidi” y de la Serranía de “el Tigre” son conocidas por sus elevados niveles de biodiversidad en la región, uno de los bosques más ricos en Bolivia con mayor diversidad vegetal, alta diversidad de aves y la segunda zona en el mundo con mayor densidad de jaguares. En esta área fue creada la primera Área Protegida Municipal de Ixiamas (APMI) con vocación turística y de conservación por Ordenanza Municipal Nro. 002/2006 del 24 de Marzo del 2006, con una superficie aproximada de 36,000 hectáreas. Posteriormente en Mayo del 2010 el área protegida fue refrendada y expandida hasta una superficie de 54,456 hectáreas enfatizando su importancia prioritaria para la promoción de acciones de conservación a nivel local.



Zona estratégica entre la carretera y el río Beni (Zona “A”)

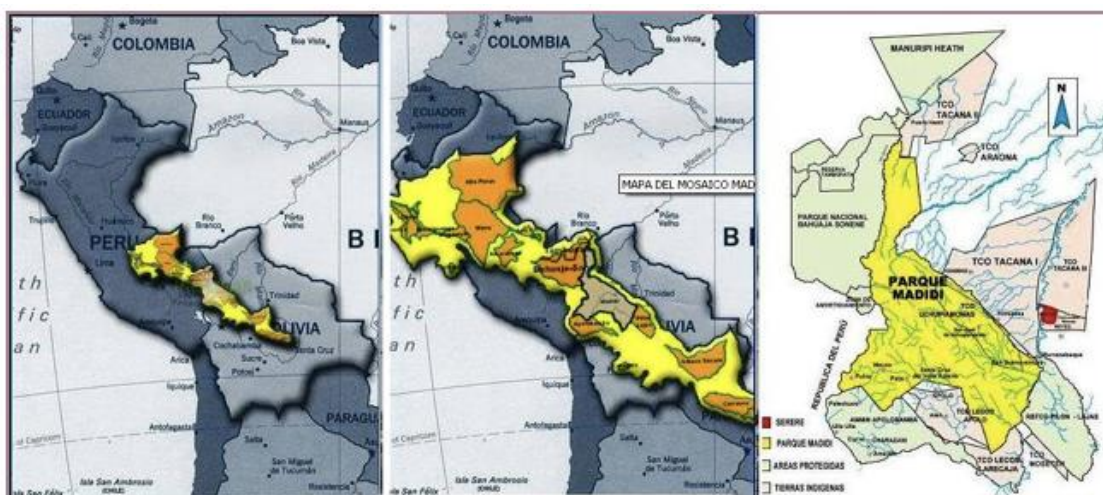
En la actualidad, en la Zona “A” las condiciones del bosque son “muy buenas”, habiéndose extraído, solamente, la madera valiosa. Esto, en gran parte, se debe a que la ocupación de terrenos con fines de explotación agrícola y/o ganadera es, naturalmente, muy cercana al eje de la carretera. En la Zona “A” hay comunidades Tacana, cuyos pobladores suelen ser menos intensivos en cuanto al uso de los recursos naturales. También hay concesiones forestales, cuyo interés es la extracción de madera valiosa y no otro tipo de uso del territorio (que, por

lo demás, sería ilegal de acuerdo a las restricciones que impone la Ley Forestal, en materia de cambio de uso).

La voluntad municipal se sustenta jurídicamente en la Constitución Política del Estado en Artículos que establecen competencias exclusivas de los gobiernos municipales autónomos en su jurisdicción, para preservar y contribuir a la protección del medio ambiente, así como las áreas protegidas municipales, en conformidad con los parámetros y condiciones establecidas para los gobiernos municipales; la promoción y conservación del patrimonio natural municipal, así como preservar, conservar y contribuir a la protección del medio ambiente y los recursos naturales, fauna silvestre y animales domésticos.

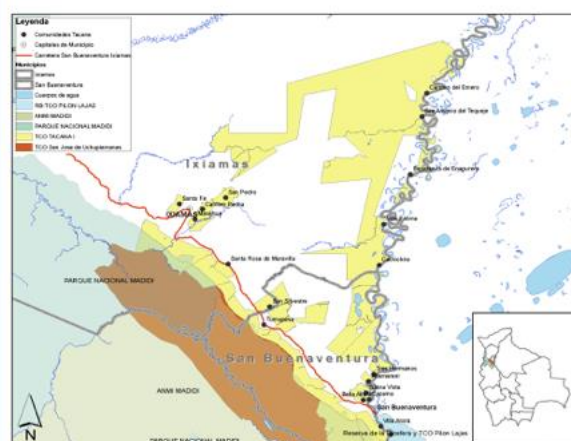
Áreas de Conservación e Interés Estratégico a nivel regional

Hace tiempo que se conoce la excepcional diversidad biológica y el alto nivel de endemismo de toda la pendiente oriental de los Andes. En especial, los avenamientos del Madidi y el Beni han atraído la atención de científicos nacionales e internacionales debido a su elevada diversidad de hábitats y especies y porque sus ecosistemas se han conservado relativamente intactos. Además, las áreas protegidas de Madidi y Pilon Lajas se consideran pasajes de un corredor de hábitats que abarca una cantidad de reservas de Bolivia, Perú, Ecuador y Colombia. Adyacente está el Parque Nacional Bahuaja-Sonene de Perú, el cual a su vez forma parte de la Zona Reservada Tambopata-Candamo.



Territorio Indígena Tacana

El amplio Territorio Tacana que antiguamente abarcaba desde el río Tuichi hasta el alto y medio Beni en ambas márgenes y aún hasta el Madre de Dios. En la actualidad, el Pueblo Indígena Tacana habita gran parte del territorio del norte de La Paz y el sur de Pando. En los últimos años ha sido titulado en porciones más reducidas y discontinuas, y algunas áreas



todavía están pendientes de ser tituladas. En La Paz se encuentran en las TCO Tacana I ya titulada y en la II que actualmente se encuentra en proceso de titulación.

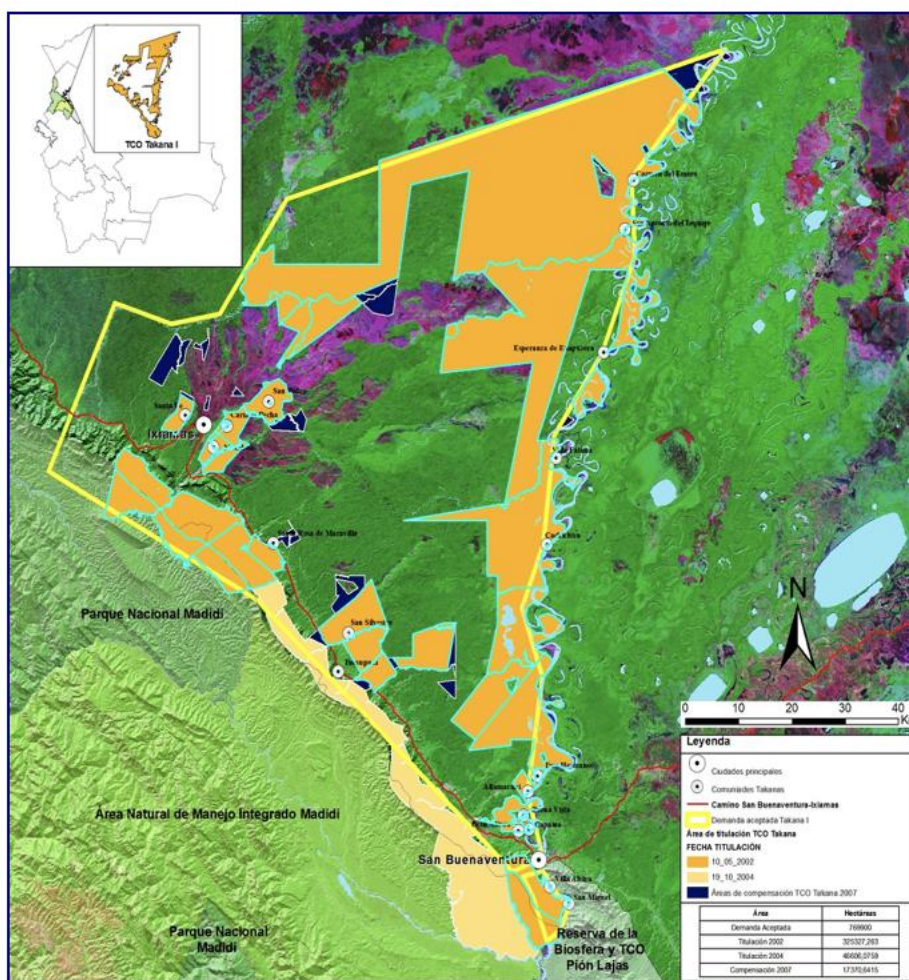
En 1990, algunos tacanas participaron en la conocida Marcha por el Territorio y la Dignidad que marcó un cambio importante en el reconocimiento del Estado y de la sociedad boliviana hacia los pueblos indígenas de las tierras bajas en general. Como parte de este proceso y el contacto con otros pueblos indígenas, se crea, en 1993, el Consejo Indígena del Pueblo Tacana (CIPTA) y en 1996, el Consejo Indígena de Mujeres Tacanas (CIMTA) como parte del CIPTA.

En 1997, el CIPTA demanda al Estado boliviano el reconocimiento y la titulación de 769.892 ha de su territorio. Admitida la demanda y luego de un largo y conflictivo proceso de saneamiento, el Estado inicialmente acepta la titulación de 549.464 ha. Posteriormente, acepta la ampliación del área de saneamiento a una superficie de 958.473 hectáreas, incluyendo las 769.892 hectáreas demandadas originalmente como TCO/Tacana donde alrededor de 188.580 hectáreas están ubicadas dentro del Área Natural de Manejo Integrado y el Parque Nacional Madidi. Todavía quedan pendientes por titular alrededor de 16 mil hectáreas.

Simultáneamente al proceso de titulación, el CIPTA diseña e inicia la implementación de su

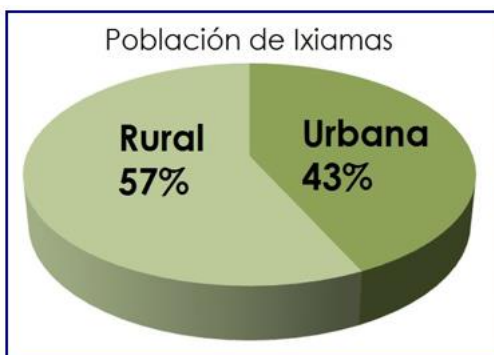
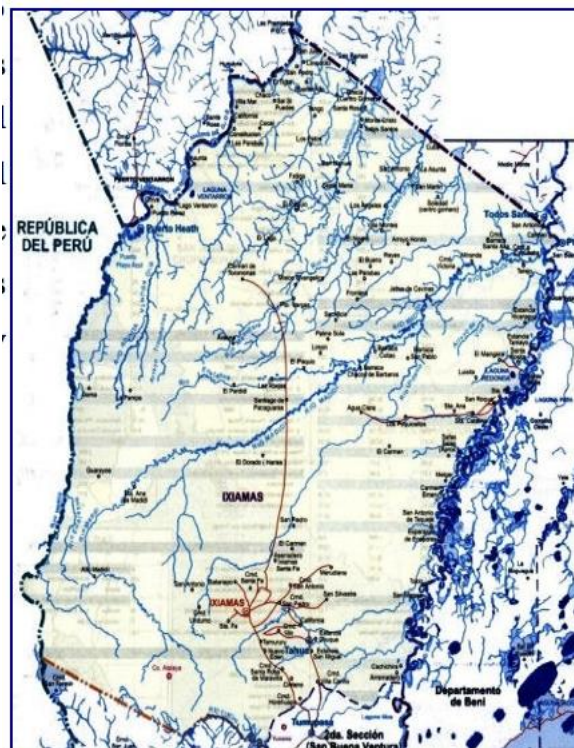
Estrategia de Desarrollo con Base en el Manejo de los Recursos Naturales, incluyendo un proceso de zonificación, reglamentación y desarrollo de iniciativas de manejo de recursos naturales por las comunidades tacanas. La TCO Tacana I es uno de los territorios bajo gestión indígena más avanzados en el contexto nacional.

A partir de la implementación de la Estrategia de Desarrollo Tacana, las actividades comerciales se enmarcan en planes de manejo o se basan en instrumentos de planificación para el aprovechamiento de los recursos naturales. CIPTA representa a 24 comunidades tacanas de la Provincia Abel Iturralde y CIMTA a las mujeres de las mismas comunidades. Entre las fortalezas del CIPTA se debe subrayar que es una de las organizaciones indígenas con más experiencia en la gestión territorial indígena del país.



Municipio de Ixiamas

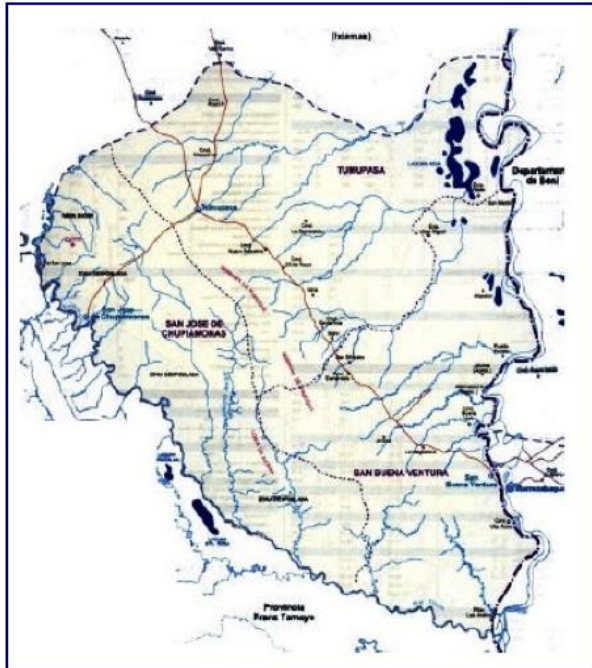
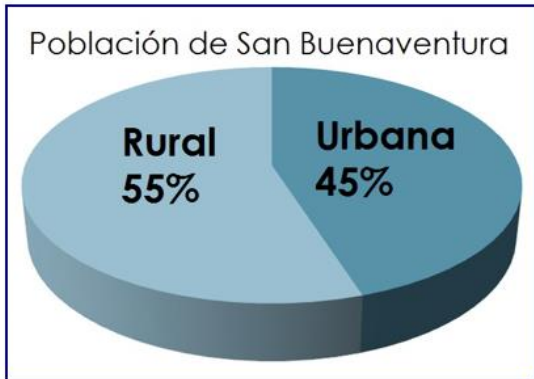
El municipio de Ixiamas está compuesto por 35 comunidades rurales y una urbana que es precisamente la capital del municipio. Al igual que lo observado en el área correspondiente al municipio de San Buenaventura, la mayor parte de las comunidades se encuentran ubicadas sobre el camino San Buenaventura – Ixiamas y en las riberas del río Beni y Madre de Dios.



Estratificación de la pobreza: Ixiamas				
<u>Necesidades básicas satisfechas</u>	<u>Umbral de la pobreza</u>	<u>Pobreza moderada</u>	<u>Indigencia</u>	<u>Marginalidad</u>
0.70	8.73	51.71	36.89	1.98

Municipio de San Buenaventura

El municipio de San Buenaventura, de acuerdo con su correspondiente Plan de Desarrollo Municipal 2008-2012, está “ocupado por 30 comunidades y 2 poblaciones urbanas”. La mayor parte de las comunidades están ubicadas sobre el camino San Buenaventura – Ixiamas y en las riberas del río Beni, que se constituyen en los dos ejes estructurales del municipio.

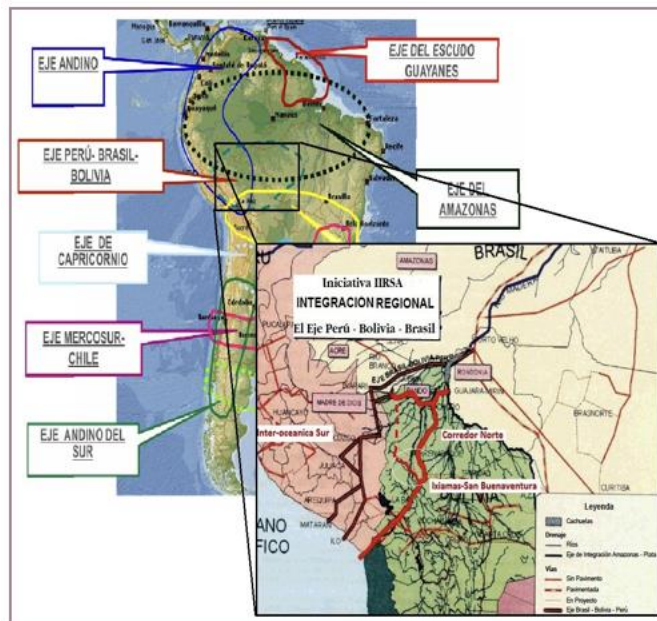


Estratificación de la pobreza: San Buenaventura				
<u>Necesidades básicas satisfechas</u>	<u>Umbral de la pobreza</u>	<u>Pobreza moderada</u>	<u>Indigencia</u>	<u>Marginalidad</u>
0.88	14.21	67.02	17.90	0.00

El Corredor Norte y la carretera

La carretera Ixiamas – San Buenaventura dentro de un contexto regional

El Corredor Norte es un megaproyecto vial que representa uno de los retos más grandes con relación a lograr un escenario de gobernanza y sostenibilidad ambiental, social y económica en la región Noroeste de Bolivia. El Corredor Norte es un proyecto carretero de 1664 km de longitud vinculando en sus puntos extremos a las ciudades de La Paz,

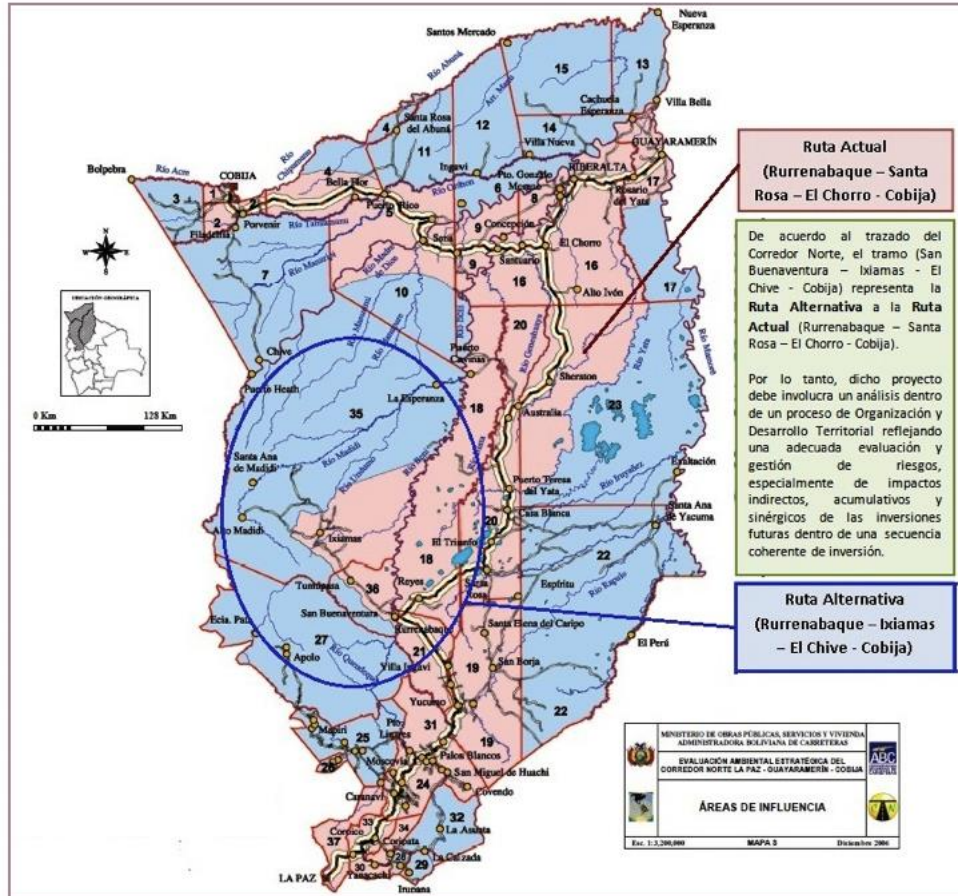


Guayaramerin y Cobija de su Ruta Actual cuya área de influencia que se extiende sobre 234,000 kilómetros cuadrados, aproximadamente 26% del territorio de Bolivia, abarcando tres departamentos y 39 jurisdicciones municipales. La definición de dicha área de influencia responde a los diversos estímulos e impactos indirectos e inducidos del Corredor Norte en dicha región.

El camino actual entre Ixiamas y San Buenaventura es un ramal del Corredor Norte y fue construido en la década de 1980, marcando un hito fundamental en la dinámica de poblamiento de la región norte de La Paz, así como también en los cambios sociales, culturales, ambientales y económicos que se produjeron debido a nuevos sistemas de uso del suelo que fueron incorporados. La carretera Ixiamas – San Buenaventura se encuentra dentro del área de influencia del Corredor Norte y hace parte de la Ruta Alternativa para llegar a Cobija desde el norte de La Paz.

El interés de construir la carretera no es solo local, sino por el contrario, se expande fuera de las fronteras de Bolivia. El Corredor Norte como proyecto de infraestructura y las sinergias que se establecen dentro de su área de influencia incluyendo la carretera Ixiamas – San Buenaventura se enmarcan dentro de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana (IIRSA) creada por los presidentes de los 12 países sudamericanos en el año 2000.

Los gobiernos sudamericanos seleccionaron 510 proyectos de infraestructura dentro de 10 ejes de Integración y Desarrollo (EID), los cuales están pensados en facilitar el flujo de comercio a través de corredores comerciales uniendo las costas de los océanos Pacífico y Atlántico. Bolivia siendo considerada como un país de tránsito, es parte del Eje Perú – Bolivia – Brasil, donde el Corredor Norte representa el segundo grupo de proyectos del EID.



La carretera es una necesidad

La carretera Ixiamas – San Buenaventura responde a la fuerte demanda de la región norte de La Paz de conectividad con el resto del país. La carretera trae consigo grandes expectativas de mejoras económicas y sociales para la población a través de incremento de oportunidades productivas que van desde la producción agropecuaria, manejo forestal hasta el sector turismo. La carretera es vista como el gatillo para lograr establecer la capacidad productiva de la tierra a través de planes de uso del suelo y de mejorar la seguridad jurídica con relación al tema de tierra y territorio. Y de igual manera, como la vía para satisfacer las demandas sociales insatisfechas con relación al acceso y la calidad en la prestación de servicios públicos: cobertura, nivel y calidad de servicio de agua potable, la falta de sistemas de alcantarillado y tratamiento de aguas servidas, incrementar los servicios de energía eléctrica, centros de salud con atención médica oportuna y competente, mejora en el servicio de

educación a través de infraestructura y dotación de personal calificado así como también el incremento de niveles educativos.

Los proyectos carreteros deben ser parte de iniciativas de planificación de mayor envergadura que el camino mismo, vale decir planes de desarrollo territorial vinculado a emprendimientos productivos, políticas de ocupación del territorio, expansión de servicios básicos donde el mejoramiento de la carretera aumenta la viabilidad económica de otras iniciativas.

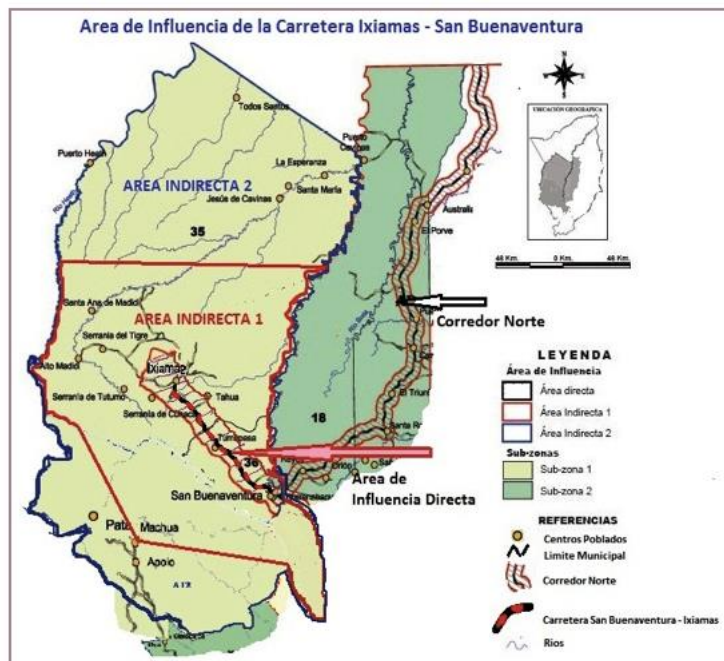
Tomando en cuenta los potenciales efectos multiplicadores que el mejoramiento de la carretera crearía en la región en términos de los incentivos para las futuras y potenciales inversiones, es crítico entender que la carretera “no es solo una carretera”, sino que debe ser tratada dentro de un análisis y planificación regional integrada de todo el norte paceño. Es por esto que el proyecto de mejoramiento de la carretera Ixiamas – San Buenaventura a través de su EAE representa una importante e incuestionable oportunidad para empujar y fortalecer un escenario de gobernanza en la región norte de La Paz.

IMPORTANCIA

¿Por qué es el proyecto tan estratégico?

En esta subregión existen potenciales inversiones cuya viabilidad depende de las sinergias entre ellas y la carretera misma generando potenciales impactos ambientales y sociales. La carretera representa la primera parte de un acceso desde el Sur de Bolivia (La Paz) vía Rurrenabaque y San Buenaventura hacia el norte de Bolivia (Cobija) y finalmente con las regiones del Acre en Brasil y de Madre de Dios en el Perú. La viabilidad económica y financiera de otros caminos en la subregión – Ixiamas – El Tigre – El Chive – Cobija, o Ixiamas Alto Madidi, e incluso el tramo Apolo – Tumupasa – dependen de la carretera Ixiamas – San Buenaventura. De igual manera proyectos como el Complejo Agroindustrial San Buenaventura, concesiones petroleras, concesiones madereras, el Puente Rurrenabaque – San Buenaventura que representa un proyecto ancla para que Ixiamas – San Buenaventura funcione, etc.

Tomando en cuenta que la carretera Ixiamas – San Buenaventura corresponde a un tramo inicial de la Ruta Alternativa del Corredor Norte, es de esperarse que toda inversión e intervención dentro de su área de influencia debiera –idealmente– enmarcarse dentro de un proceso de Planificación Regional debido a su fuerte correlación y sinergia entre la carretera y el



nivel de estructuración de la zona, en términos de organización económica, productiva, infraestructura, servicios básicos y sociales.

La carretera atraviesa tres zonas con dinámicas económico productivas diferentes:

- el área comprendido por el municipio de Ixiamas donde predomina una economía de importancia forestal (concesiones legales y tala ilegal), y turístico,
- el Cantón de Tumupasa y en parte de San Buenaventura donde predomina una economía de agricultura de subsistencia y de pequeña escala (arroz, maíz, plátano y yuca) y también ganadería cuya dinámica depende de la apertura de nuevas áreas de bosques destinados a su cultivo y pastoreo, y
- el área de Rurrenabaque y parte del Cantón de San Buenaventura (sobre las riberas del río Beni) donde predomina una economía fuerte basada en turismo que depende del paisaje, acceso al Parque Madidi y la conservación de sus bosques.

Teniendo en cuenta los incentivos para las futuras y potenciales inversiones que el mejoramiento de esta carretera crearía en la región, su área de influencia de impactos indirectos e inducidos debe abarcar mínimamente toda el área norte del departamento de La Paz. Por tal razón dicha carretera debe ser tratada dentro de un análisis regional

integrado. Es muy importante el tener en cuenta que la carretera no es solo un simple y aislado proyecto caminero, sino que Ixiamas – San Buenaventura es mas que una carretera.

¿Qué expectativas hay detrás de la carretera?

Alcantarillado



No existe servicio de alcantarillado en el área urbana, algunas familias tienen pozos ciegos, pero la mayoría al igual que en los asentamientos poblacionales solo tienen letrinas. De acuerdo al censo 2001 el municipio contaba con 663 hogares que tenían letrina, de los cuales 596 tienen pozo ciego, 40 cámara séptica y 27 utilizan la calle, quebrada o río. Y 534 hogares no tienen letrina. Si bien la construcción de letrinas es inadecuada al convertirse en focos de infección, pero el municipio no cuenta con posibilidades de construcción de un sistema de alcantarillado.

Energía Eléctrica

En su gran mayoría las comunidades carecen de servicio de energía eléctrica, utilizan velas y mecheros a kerosén para alumbrar sus habitaciones. Solo el 17% de la Provincia cuenta con algún tipo de electricidad. En la zona de San Buenaventura hay energía eléctrica de Hrs. 19:00 a Hrs. 24:00. Mientras en la comunidad de Tumupasa se construyó una hidroeléctrica que tendrá una cobertura del 80% de la población del lugar. Solo la población urbana de Ixiamas cuenta con servicio de electrificación generada por motor, de uso domiciliario y alumbrado público. Los horarios de uso son de 19:00 a 23:00 p.m., beneficiando a los usuarios por tres horas. Existe mucha queja por el costo elevado de la energía eléctrica.



Servicios de Salud



Debido a las distancias que existen entre las comunidades la ubicación del Hospital de San Buenaventura queda muy lejos de estas comunidades, lo que dificulta el acceso rápido al centro de salud. Por otro lado la falta de infraestructura caminera afecta de sobremanera el traslado de los enfermos a los centros de salud oportunamente. Por tales motivos el poblador del municipio no recibe la atención médica rápida y de buena calidad. Generalmente, las enfermedades de mujeres y niños son atendidas por curanderos empíricos del lugar, con los riesgos que implica este tipo de tratamiento. Un problema que disminuye la eficacia de los sistemas sanitarios en la zona rural es el mal estado de los caminos vecinales especialmente durante la época de lluvias, otro grave problema son las múltiples tareas encomendadas a una sola persona en los puestos sanitarios del área dispersa.

Educación

Existen dos colegios que permiten obtener el bachillerato estos son el Colegio Nacional San Buenaventura y el Colegio Técnico de Tumupasa. Una de las principales dificultades para el acceso a la educación es la distancia, por lo que muchos padres de familia a veces no los dejan concurrir a los establecimientos ya sea por tiempo o por la necesidad de ayuda en el campo principalmente en épocas de siembra y cosecha. Por otro lado, para dar continuidad a sus estudios muchos establecimientos escolares solo cuentan con la educación primaria, es decir de primero a octavo básico y solamente dos establecimientos ofrecen educación en la cual se puede culminar el colegio. Motivo por el cual, los interesados en seguir sus estudios tienen que vivir lejos de sus familias, alojados ya sea por familiares o por amigos de la familia. Existe una gran carencia de servicios básicos en los establecimientos, solo cinco establecimientos tienen agua, dos cuentan con luz eléctrica y cuatro con baño. Con la dotación de estos servicios a los establecimientos se podrían evitar las enfermedades. El total de los alumnos y alumnas matriculados en 2001 fue de 2.202, de los cuales 1.086 corresponde a los varones y el 936 a las mujeres.



Oportunidades identificadas

Oportunidades directas identificadas

- La provincia Iturralde se beneficiaría con una vía más transitable durante todo el año y disminuir los tiempos de viaje, especialmente a Tumupasa e Ixiamas.
- Se generará una mejor integración caminera interdepartamental.
- Mayor comunicación entre pueblos y comunidades.
- Mayor acceso a atractivos turísticos de la región.
- Menor costo de transporte y mejoras en el servicio para la población.
- El traslado de los enfermos de manera más rápida.



Oportunidades indirectas identificadas

- Fortalecer a la provincia y a sus municipios en los aspectos agropecuarios, forestales y turísticos.
- Se podría mejorar el valor agregado a los productos
- Los mercados serían más factibles y aumentaría el comercio.
- Se competiría con otros mercados, mayor acceso al comercio nacional e internacional.
- Con la carretera llegará el progreso y desarrollo para las comunidades.
- Mejoraría la calidad de vida.
- Mecanización en la agricultura.
- Venta de los productos agrícolas.
- Habría un crecimiento poblacional y mayor urbanización.
- Desarrollo integral de toda la región.
- Habría asentamiento de empresas de diferentes rubros.
- Mayor movimiento económico que generaría creación de empleos.
- Mejorar la educación, la salud y los servicios básicos.

- Afluencia del turismo en la región.

PREOCUPACIONES

Impactos y amenazas más comunes en el área de influencia de la carretera

Sin una secuencia cronológica de implementación, la falta de planamiento en el uso del territorio y el incumplimiento de la legislación, los proyectos carreteros tiene el riesgo enorme de amplificar los impactos ambientales y sociales con consecuencias más profundas y severas que los impactos directos del mejoramiento de la carretera misma. Este tipo de impactos son los llamados indirectos y/o acumulativos del proyecto carretero. Por esa razón, Ixiamas – San Buenaventura no es solo una carretera sino el proyecto más estratégico y de mayor importancia para la planificación del Norte de La Paz ya que abre las puertas a todos estos impactos que vienen detrás.

Impactos y amenazas ambientales

- Deforestación, por agricultura legal e ilegal (migratoria) en suelos con o sin aptitud agrícola, principalmente ganadería.
- Degradación del bosque, por extracción forestal sin manejo y sin reposición; puede afectar severamente cada lado de la faja deforestada.
- Aumento de los riesgos de incendios forestales.
- Caza ilegal, para comercio de carne, cueros y pieles y, en especial, tráfico de animales vivos con enorme impacto negativo sobre la biodiversidad regional, inclusive extinción de especies y reducción de servicios ambientales del bosque (ciclo de agua, fijación de CO₂, etc.).
- Pesca abusiva, frecuentemente con implementos ilegales, dinamita y tóxicos.
- Erosión de suelos, por deforestación en laderas y mal manejo de suelos.



- Contaminación química de suelos y agua por abuso de agroquímicos o como consecuencia de la minería.
- Invasión de áreas protegidas (i.e. parques nacionales / Madidi, APMI)
- Reducción del valor paisajístico y turístico.
- Ingreso de empresas madereras.

Impactos y amenazas sociales

- Invasión de tierras indígenas por agricultores, madereros y mineros y eventual conflictos violentos.
- Desplazamiento de poblaciones indígenas tribales y campesinos, invasión de territorios de otros indígenas y generación de conflictos entre ellos.



- Especulación con tierras y apropiación ilícita de tierras.
- Proliferación de cultivos ilegales (coca, marihuana, amapola).
- Facilitación de tráfico de drogas, armas, animales silvestres y del contrabando en general.
- Estímulo a la migración a áreas urbanas, degradación de servicios sociales y del ambiente en las ciudades y villas locales.
- Estímulo a la formación de “barriadas” o favelas.
- Fomento al subempleo esclavizante (i.e. en minería o garimpo y en extracción maderera).
- Aumento de la prostitución femenina e infantil.
- Pérdida de valores culturales tradicionales.
- Dispersión de enfermedades, en especial malaria, dengue y fiebre amarilla por retención de agua en lugares de toma de material.
- El aumento de la delincuencia e inseguridad ciudadana.
- Pérdida de la riqueza cultural local.

Vulnerabilidad y amenazas al Pueblo Tacana

- Incremento de la colonización debido al mejoramiento de la carretera que une San Buenaventura con Ixiamas.
- Incendios forestales y de potreros (especialmente en la zona de la carretera): Por quemas descontroladas que demuestran la necesidad de mejorar la capacitación para quemas controladas. Comunarios y comunarias perciben que actualmente la sequía es más intensa, lo que favorece los incendios más que antes.
- Inundaciones (especialmente en la zona del río Beni), la pérdida de viviendas, tierras, infraestructura y equipamiento social y de servicios, así como de cultivos se han acentuado en los últimos años provocando incluso que algunas comunidades deban trasladarse de lugar. Indican la necesidad de incluir la dimensión de gestión del riesgo en el Segundo Plan de Gestión Territorial del CIPTA y CIMTA.
- Sequía de los arroyos que proveen agua a las comunidades (de la zona de la carretera) y su ganado (zona de Ixiamas) debido a ausencia de manejo o deforestación en las cabeceras de los arroyos. Con fuerte impacto especialmente sobre las mujeres debido a que sus actividades dependen de la provisión de agua.
- Emigración de la población tacana, particularmente jóvenes (hombres y mujeres) debido a la insuficiencia de los servicios básicos, educación y salud. A pesar de la Ley de Participación Popular, el desempeño de los Gobiernos Municipales de la región se encuentra entre los más bajos del país.
- Pérdida de la seguridad alimentaria de las comunidades, al estarse revitalizando el Proyecto Agroindustrial del Norte basado en la producción de caña de azúcar para un ingenio azucarero de gran escala a ser instalado en la zona. Con ello, la población tacana podrá verse “orientada” al monocultivo de la caña de azúcar con la pérdida aún mayor del sistema de multicultivo orientado a la subsistencia que caracteriza a la agricultura tacana. Debido a que son las mujeres quienes mantienen los chacos y son depositarias de importantes conocimientos sobre su manejo, puede preverse una



importante pérdida de uno de los ámbitos que de una o de otra manera mantienen bajo su control, afectando también la cría de animales menores que constituye la más antigua fuente de ingresos independientes para ellas.

PRÉSTAMO

¿En qué consiste el proyecto financiado por el Banco Mundial?



BANCO MUNDIAL

En Mayo del 2011, la mesa de Directores Ejecutivos del Banco Mundial aprobó un préstamo de inversión para el Gobierno de Bolivia con un costo total de US\$ 129.2 millones, de los cuales el Gobierno de Bolivia es responsable como contraparte de US\$ 19.7 millones y el Banco Mundial de US\$ 109.5 millones acreditados como deuda. El periodo de ejecución del proyecto es de 5 años, por lo que el Banco Mundial ha previsto 6 desembolsos anuales para cumplir con el crédito del US\$ 109.5 empezando el 2012 y terminando el 2017.

Las agencia ejecutadora del préstamo para el proyecto carretero es la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC). Antes de la aprobación del préstamo, el Gobierno de Bolivia debería haber cumplido con dos condiciones:

- la adopción de un Manual Operacional por parte de la ABC
- para enero del 2012, la ABC debería haber establecido un equipo específico de apoyo técnico y administrativo dentro de la unidad específica para apoyar la implementación de este proyecto. Este equipo debe operar dentro de una estructura organizativa con suficiente mandato para una efectiva implementación del proyecto. El equipo debe contar con cualificaciones y experiencia adecuada en manejo y gestión ambiental y social, así como también en monitoreo y evaluación.



Nota

El acuerdo contractual entre el Banco Mundial y el Gobierno de Bolivia es por la ejecución del monto total del proyecto (US\$129.2 millones). Esto quiere decir que a pesar de que una parte del Componente 1 y la totalidad del Componente 3 son fondos del Gobierno de Bolivia,

por obligación contractual con las Políticas Internas del Banco Mundial, el Gobierno de Bolivia debe garantizar la implementación de estos fondos cumpliendo con las Políticas de Salvaguardas Sociales y Ambientales del Banco Mundial durante la fase de implementación; así como también la legislación Boliviana correspondiente y acuerdos internacionales vigentes.

Desembolsos previstos (ejercicio del Banco Mundial/millones de US\$)						
Año	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Anual	10	22	30	25	14	8.5
Acumulado	10	32	62	87	101	109.5

El proyecto consta de tres componentes:

Componente 1 → US\$ 118,2 millones

Mejora de la Ruta Fundamental San Buenaventura-Ixiamas con un costo de total de US\$ 118,2 millones, de los cuales US\$ 103,5 millones son préstamo del Banco Mundial y US\$ 14,7 millones contraparte del Gobierno de Bolivia. Este componente consiste en:

- Mejora de la carretera, estructura del pavimento, y aproximadamente 20 puentes (incluidos servicios de asistencia para la supervisión) → US\$ 87,9 millones
- Variante de Tumupasa (incluido un puente) → US\$ 1,6 millones
- Acceso a Tumupasa → US\$ 1,3 millones
- Mitigación del daño ambiental → US\$ 1,6 millones
- Reasentamiento involuntario (costo físico solamente) → US\$ 1,3 millones
- Plan de Desarrollo de Pueblos Indígenas (con aportes técnicos del CIPTA) → US\$ 700, 000
- Servicios de ingeniería → US\$ 5,8 millones
- Auditorías financieras → US\$ 100, 000
- Asignaciones para exceso de cantidades físicas y para alzas de precios → US\$ 9,9

millones

- Adquisición de tierras → US\$ 8,0 millones

Componente 2 → US\$ 6 millones

Mejora del Aeropuerto de Rurrenabaque con un costo total de US\$6 millones totalmente financiados por el préstamo del Banco Mundial. Este componente consiste en:

- Construcción de pista de rodaje, plataforma de estacionamiento de aeronaves, canalizaciones, torre de control, terminal de pasajeros nueva y edificio contra incendios; rehabilitación de la terminal de pasajeros actual, incluida la implementación del EIA/Plan de Gestión Ambiental (PGA) → US\$ 2,5 millones
- Equipos (control de tráfico aéreo, sistema de rescate y contra incendios, sistemas de la terminal de pasajeros, iluminación de la pista, seguridad) → US\$ 2,4 millones
- Servicios de ingeniería → US\$ 300,000
- Auditorías financieras → US\$ 80,000
- Asignaciones para exceso de cantidades físicas y para alzas de precios → US\$ 720,000

Componente 3 → US\$ 5 millones

Fortalecimiento institucional de la ABC, de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA) y otras entidades pertinentes con un costo total de US\$5 millones totalmente financiados por el Gobierno de Bolivia. Este componente consiste en:

- Fortalecimiento institucional de i) la ABC, y ii) la AASANA (incluido el Plan de Acción para el Buen Gobierno y la Lucha contra la Corrupción) → US\$ 1,0 millón
- Mitigación de los impactos ambientales indirectos como consecuencia de la operación de la carretera, que incluye el apoyo a otros organismos, como el SERNAP, la ABT y Vías Bolivia → US\$ 4,0 millones

¿Cuál es el componente más importante del proyecto?

A través de este proyecto, el Banco Mundial tiene el doble desafío de no solo la rehabilitación física de un camino para garantizar [simplemente] la transitabilidad durante todo el año – que es la parte mas fácil del proyecto – pero aun mas importante, el de promover un escenario de gobernanza y planificación territorial a través del fortalecimiento institucional para un eficiente gestión de los recursos naturales, el manejo de riesgos y el respeto de los derechos territoriales incrementando así las oportunidades económicas para la población local.

Por esta razón, el Componente 3 del proyecto viene a ser el de mayor importancia y relevancia para la población de la región donde es necesario garantizar su efectiva implementación estableciendo mecanismos solidos, transparentes y participativos de control social y rendición de cuentas.

¿En qué consiste el Componente 3 del proyecto?

El Componente 3 del proyecto Ixiamas – San Buenaventura brinda dos oportunidades críticas para asegurar y garantizar un proceso transparente donde todos los sectores y actores involucrados o con interés en la planificación territorial de la región norte de La Paz van a tener un espacio tangible para discutir y negociar sus propuestas, preocupaciones, demandas e intereses:

1. La creación de un Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible que será dirigido y convocado por el Ministerio de Planificación del Desarrollo. En este grupo deben participar todos los actores claves interesados – representantes de los municipios afectados, entidades gubernamentales, pueblos indígenas, campesinos y organizaciones de la sociedad civil – en el desarrollo económico sostenible de la región Norte de La Paz, y en el seguimiento a la implementación de las medidas de mitigación de los impactos ambientales indirectos y acumulativos del proyecto. El VIPFE será la institución gubernamental responsable de garantizar la coordinación entre los distintos organismos gubernamentales técnicamente responsables de la gestión de los aspectos ambiental y social que se deberán fortalecer en el marco del Componente 3. → US\$ 325,000
2. La elaboración de una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la carretera en

relación a los potenciales inversiones en infraestructura económica – públicas y privadas – y en actividades extractivas – e.g. hidrocarburos, minería, represas para generación de energía, etc. – en la zona en vista a los impactos indirectos y acumulativos de largo plazo que podrían afectar una de las zonas más importantes de biodiversidad de Bolivia. → US\$ 200,000

Con respecto a los Pueblos Indígenas,

las comunidades tienen derechos a la tierra y territorio legalmente establecidos y también derechos a sus propias formas de organización y representación. En el caso del pueblo Tacana, a través del Consejo Indígena del Pueblo Tacana (CIPTA). Por lo tanto, las plataformas de planificación territorial que se establezcan no pueden otorgar derechos de planificación sobre el territorio indígena a otros actores, sino respetar sus propias formas de organización y representación.

Los mecanismos de implementación y seguimiento del Componente 3, especialmente del Grupo de Trabajo Participativo y del EAE deben reconocer estos derechos diferenciados, respetar y establecerse solamente con la representación legítima territorial, titular del derecho de propietario.

Adicionalmente a la creación del Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible y la elaboración de un EAE, el Componente 3 debe implementar actividades que apuntan al:

i) Fortalecimiento de la capacidad de vigilancia de la ABT mediante las siguientes acciones → US\$ 800,000:

1. la construcción de dos puestos de control para impedir la tala ilegal y supervisar las actividades productivas y turísticas en las zonas ubicadas al norte de Ixiamas y San Buenaventura, integrados con controles de la carga por ejes administrados por Vías Bolivia;
2. la provisión de vehículos, computadoras y equipos de comunicaciones para llevar a cabo inspecciones en las diversas áreas bajo la jurisdicción de la ABT;
3. la provisión de asistencia técnica para la realización de estudios orientados a los

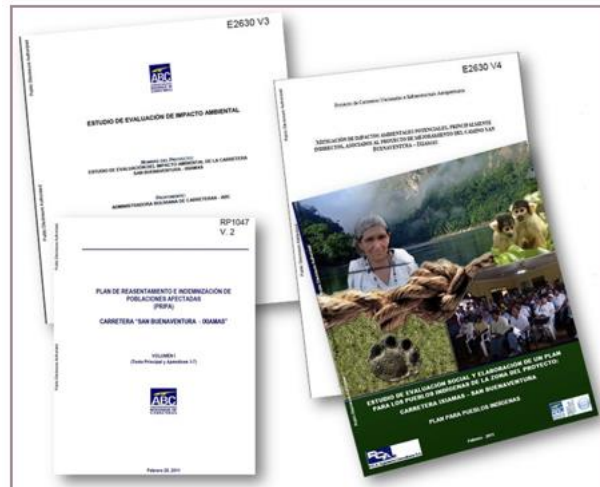
- siguientes objetivos: 1) evaluar la tala ilegal en el área beneficiada por el proyecto y formular recomendaciones para reducirla, y 2) revisar y actualizar la política vigente sobre concesiones forestales y sus instrumentos de ejecución, en caso de que fuera necesario (es decir, evaluación de los planes de gestión y de la capacidad financiera);
4. la adquisición de imágenes satelitales de alta resolución durante la ejecución del proyecto, con el fin de realizar un seguimiento de los cambios en la cubierta forestal en el área beneficiada por él, y
 5. la celebración de talleres técnicos para comunidades interculturales, población indígena y autoridades municipales sobre temas diversos relacionados con una ordenación forestal sostenible.
- ii) Fortalecimiento de la capacidad de vigilancia del SERNAP mediante las siguientes acciones → US\$ 650,000:
1. la provisión de personal, equipamiento y vehículos para la prevención de la tala ilegal y de la caza furtiva en la zona de protección oficial de la linde oriental del Parque Nacional Madidi;
 2. la construcción de un campamento que sirva de jefatura para los guardias del parque, ubicado a cuatro kilómetros de Tumupasa, en la localidad de Sadiri;
 3. la celebración de talleres para fortalecer la coordinación entre las diferentes partes interesadas presentes en el Parque Nacional Madidi;
 4. la preparación de un plan anual de operaciones para el Parque Nacional Madidi y su zona de protección oficial, y
 5. la provisión de asistencia técnica para el diseño de un mecanismo sostenible desde el punto de vista financiero para la gestión de dicho parque nacional, además de un marco legal y políticas para fomentar el turismo y otorgar concesiones de ecoturismo.
- iii) El respaldo a iniciativas productivas que impidieran la conversión de los bosques en tierras de cultivo → US\$ 695,000
- iv) El respaldo a la implementación del Plan Municipal de Ordenamiento Territorial de Ixiamas → US\$ 130,000
- v) Programa de Monitoreo Ambiental Participativo (PMAP) para mitigar los impactos ambientales directos → US\$ 300,000

ACCIÓN

¿Qué tan preparados estamos?

¿Qué estudios se realizaron para diseñar el proyecto?

En Febrero del 2011, a menos de tres meses antes de la aprobación del proyecto, más de 3000 páginas de estudios fueron publicados solo en la página de web del Banco Mundial. Entre ellos está el Estudio de Evaluación de Impactos Ambientales (actualización de la primera versión EEIA/2008), Evaluación Social y Plan de Pueblos



Indígenas, un Plan de Reasentamiento e Indemnización de Poblaciones Afectadas, y un Reporte Final sobre Mitigación de Impactos Indirectos.

¿Estos estudios son suficientes?

No, pero debido a la importancia estratégica del proyecto y de la región norte de La Paz, el proyecto requiere la realización de una evaluación ambiental estratégica de la carretera en relación a los potenciales inversiones en infraestructura económica y de agroindustria – públicas y privadas – y en actividades extractivas – e.g. hidrocarburos, minería, represas para generación de energía, etc. – en región norte de La Paz en vista a los impactos indirectos y acumulativos de largo plazo que podrían afectar una de las zonas mas importantes de biodiversidad de Bolivia.

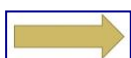
¿Cuáles son los siguientes pasos?



1) Primer paso

Iniciar la implementación del Componente 3 del Proyecto antes del inicio de obras. Es importante entender que la implementación del Componente 3 no depende del inicio de obras de la rehabilitación de la carretera. Por el contrario, el Componente 3 debiera ser

implementado lo antes posible, mejor si es antes del inicio de la obras de construcción de la carretera. Esto para asegurar y garantizar la prevención y mitigación de mayores impactos negativos y trabajar con anticipación a que dichos impactos no sean agravados.



2) Segundo paso

El Ministerio de Planificación del Desarrollo debe convocar a una primera reunión para discutir la conformación del Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible.

¿Quiénes deben participar?

... delegados de todos los actores claves con interés en la región norte de La Paz ...



... actores relevantes interesados en el desarrollo económico sostenible de la región Norte de La Paz, y en el seguimiento a la implementación de las medidas de mitigación de los impactos ambientales indirecto y acumulativo del proyecto.

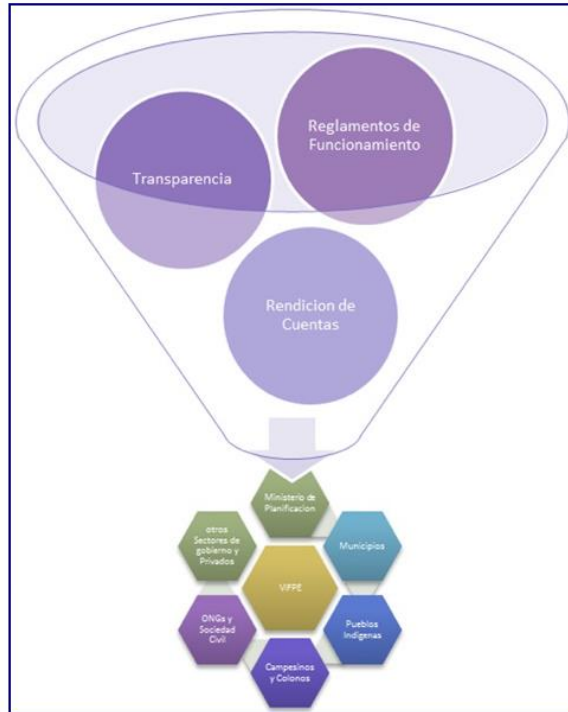
¿Qué se debe discutir?

Las reglas del juego con relación a la creación y funcionamiento del Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible:

- Reglamentos de funcionamiento,
 - cuántas veces se reunirá el grupo
 - dónde y cuándo se reunirá el grupo
 - cómo el VIPFE debe coordinar el grupo
 - recursos financieros necesarios para llevar a cabo las reuniones
 - etc.
- Mecanismos de selección de delegados de acuerdo a una diferenciación de Derechos,
- Roles y Responsabilidades de los delegados,
- Plan de Comunicación y Desimanación de Información,
- Mecanismos de resolución de conflictos,
- Mecanismos de toma de decisión (si aplica),
- Mecanismos de control y rendición de cuentas, etc.



Estas reglas del juego deben ser desarrolladas a través de un proceso transparente y con la participación de todos los actores involucrados. Y deben ser desarrolladas lo antes posible, incluso antes del inicio de obras de la carretera.



3) Tercer paso

La ABC debe preparar e implementar una Estrategia de Comunicación para informar sobre los detalles y estado del proyecto, sobre los detalles y estado del Componente 3, sobre el trabajo del Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Económico Sostenible, sobre los detalles y estado de la Evaluación Ambiental Estratégica, etc.



El Plan de Comunicación y Desimación de Información debe ser formulado bajo principios y criterios de transparencia basados en acuerdos con los actores sobre los procedimientos de diseminación de información y documentación pública durante la elaboración del EAE y la planificación territorial. Debe detallar entre otras cosas: i) la documentación relevante a ser pública, ii) un calendario regular detallando cuando dicha documentación e información debe ser pública, iii) identificando los medios más apropiados para la diseminación de información de acuerdo a los diferentes contextos sociales y culturales, iv) identificación de la agencia o entidad responsable de la preparación y desimación de la documentación necesaria a ser pública, y v) la identificación y registro de las potenciales futuras inversiones en la región norte de La Paz.

- Iniciar la elaboración de la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) de la carretera en relación a los potenciales inversiones en infraestructura económica, agroindustria – públicas y privadas – y en actividades extractivas – e.g. hidrocarburos, minería, represas para generación de energía, etc. – en la región norte de La Paz.

¿Por qué es necesario realizar una EAE?

- ¿Porque Ixiamas – San Buenaventura es mas que una carretera! Teniendo en cuenta los incentivos para las futuras y potenciales inversiones que el mejoramiento de esta carretera crearía en la región, es importante que toda inversión e intervención dentro de su área de influencia se enmarcarse dentro de un proceso de Planificación Regional debido a la fuerte correlación y sinergia entre la carretera y el nivel de estructuración de la zona, en términos de organización económica, productiva, infraestructura, servicios básicos y sociales.
- Las grandes decisiones que toman las instituciones públicas nacionales, regionales y locales con relación a proyectos como Ixiamas – San Buenaventura impactan el futuro de la región norte de La Paz. Entonces para que estas decisiones sean informadas, positivas, dentro de un proceso coherente de planificación territorial y sobre todo se lleven a cabo respetando los derechos de la población de la región, su patrimonio ambiental y cultural, es necesario utilizar una herramienta que facilite este proceso. Una de esas herramientas es la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE).

¿Qué es la EAE?

- La EAE es un proceso participativo que facilita la planificación territorial a través de la evaluación e integración de las consideraciones ambientales y sociales en relación a los potenciales inversiones en infraestructura económica y agroindustria – públicas y privadas – y en actividades extractivas – e.g. hidrocarburos, minería, represas para generación de energía, etc. – en este caso, en la región norte de La Paz, en vista a los potenciales impactos indirectos y acumulativos de largo plazo.
- Al final de este proceso se obtiene un plan de gestión socio ambiental que contiene recomendaciones que debieran ser vinculantes y con presupuesto comprometido para abordar los impactos negativos, indirectos, acumulativos y/o sinérgicos de las potenciales inversiones en infraestructura económica, agroindustria y actividades extractivas en la región.

¿Cuál es la diferencia entre el EEIA de la carretera y el EAE?

- Es Estudio de Evaluación de Impactos Ambientales (EEIA) de la carretera está solo enfocado a los impactos directos de la construcción de la carretera teniendo un horizonte de tiempo de corto mediano plazo.
- Mientras que la Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) se va enfocar en los impactos indirectos, acumulativos y/o sinérgicos de los potenciales inversiones en infraestructura económica y agroindustria – públicas y privadas – y en actividades extractivas – e.g. hidrocarburos, minería, represas para generación de energía, etc. – en la región norte de La Paz que dependen estratégicamente de la carretera.

El alcance, objetivos, prioridades y área de planificación de la EAE debe ser discutido con todos los actores interesados en la región norte de La Paz dentro de un espacio formal establecido como el Grupo de Trabajo Participativo para el Desarrollo Territorial Sostenible.

Documentos y presentaciones

[Ixiamas – San Buenaventura – No es solo una Carretera. Bank Information Center.](#) (Nov. 2012) 34 pg (PDF, 11.59 MB)

[Programa de Latino América: Reporte de Evaluación. Segunda Edición. Bank Information](#)

[Center](#). (Mayo 2011) 27 pg (PDF, 5.30 MB)

[Programa de Latino América: Reporte de Evaluación. Primera Edición. Bank Information Center](#). (Marzo 2011) 26 pg (PDF, 1.74 MB)

[Marcos normativos e institucionales establecidos en Bolivia para la protección social y medioambiental respecto a proyectos carreteros: Proyecto San Buenaventura-Ixiamas: Informe Final. Bank Information Center](#). (Noviembre 2012) 87 pg (PDF, 2.60 MB)

Documentos oficiales del proyecto

[Alianza Estratégica con el País 2012-2015](#) (Nov. 2011) 153 pg (PDF, 10.00 MB)

[Integrated Safeguards Data Sheet: Concept Stage \(en inglés\)](#) (Sept. 2010) 6 pg (PDF, 21.12 KB)

Documentos de Información sobre el Proyecto (DIP)

1. [Documento de Información sobre el Proyecto \(DIP\): Etapa de Formulación de la Idea del Proyecto](#) (Jul. 2010) 4 pg (PDF, 17.30 KB)
2. [Project Information Document \(PID\): Concept Stage \(en inglés\)](#) (Jul. 2010) 4 pg (PDF, 17.96 KB)
3. [Project Information Document \(PID\): Appraisal Stage \(en inglés\)](#) (Mar. 2011) 9 pg (PDF, 52.99 KB)

Documentos de Evaluación Inicial del Proyecto

1. [Documento de Evaluación Inicial del Proyecto](#) (Mar. 2011) 81 pg (PDF, 433.00 KB)
2. [Project Appraisal Document \(en inglés\)](#) (Abr. 2011) 73 pg (PDF, 3.09 MB)

Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental (EEIA)

1. [EEIA Vol. 1 de 4: Aeropuerto](#) 99 pg (PDF, 4.68 MB)
2. [EEIA Vol. 2 de 4: Carretera](#) 913 pg (PDF, 42.11 MB)
3. [EEIA Vol. 3 de 4: Carretera](#) 688 pg (PDF, 32.31 MB)
4. [EEIA Vol. 4 de 4: Mitigación de Impactos Indirectos](#) 66 pg (PDF, 3.43 MB)

Planes de Reasentamiento e Indemnización para Personas Afectadas (PRIPA)

1. [Plan de Reasentamiento Vol. 1 de 4](#) 416 pg (PDF, 24.45 MB)
2. [Plan de Reasentamiento Vol. 2 de 4](#) 82 pg (PDF, 2.52 MB)
3. [Plan de Reasentamiento Vol. 3 de 4](#) 43 pg (PDF, 6.56 MB)
4. [Plan de Reasentamiento Vol. 4 de 4](#) 16 pg (PDF, 1.42 MB)

Planes para Pueblos Indígenas

1. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 1 de 6](#) 39 pg (PDF, 2.08 MB)
2. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 2 de 6](#) 127 pg (PDF, 3.65 MB)
3. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 3 de 6](#) 161 pg (PDF, 47.18 MB)
4. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 4 de 6](#) 61 pg (PDF, 338.51 MB)
5. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 5 de 6](#) 300 pg (PDF, 49.53 MB)
6. [Plan para Pueblos Indígenas Vol. 6 de 6](#) 61 pg (PDF, 338.48 MB)

Implementation Status and Results (en inglés)

1. [Implementation Status and Results Report 1, July 2011 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 20.60 KB)
2. [Implementation Status and Results Report 2, March 2012 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 33.63 KB)
3. [Implementation Status and Results Report 3, November 2012 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 34.89 KB)
4. [Implementation Status and Results Report 4, June 2013 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 33.81 KB)
5. [Implementation Status and Results Report 5, January 2014 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 34.40 KB)
6. [Implementation Status and Results Report 6, March 2014 \(en inglés\)](#) 5 pg (PDF, 36.00 KB)

Documentos adicionales del gobierno

[Laats, Henkjan et al. Embajada de los Países Bajos. La Experiencia de las Evaluaciones Ambientales Estratégicas en Bolivia.](#) (2012) 115 pg (PDF, 2.10 MB)

[Ministerio de Medio Ambiente y Agua de Bolivia. Evaluación Ambiental Estratégica](#) (Jul. 2011) 11 pg (PDF, 466.08 KB)

[Viceministerio de Biodiversidad, Recursos Forestales y Medio Ambiente – Ministerio de Desarrollo Rural, Agropecuario y Medio Ambiente. Manual de Capacitación en Evaluación Ambiental Estratégica – Bolivia.](#) (2007) 103 pg (PDF, 1.78 MB)

[Administradora Boliviana de Carreteras \(ABC\). Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte \(Parte 1\)](#) (Dic. 2006) 120 pg (PDF, 27.03 MB)

[Administradora Boliviana de Carreteras \(ABC\). Evaluación Ambiental Estratégica del Corredor Norte \(Parte 2\)](#) (Dic. 2006) 123 pg (PDF, 17.58 MB)

[Lieberman, Máximo, Hans Salm & Bertinha Paiva. Servicio Nacional de Caminos. Manual Ambiental para la Construcción de Carreteras.](#) (2000) 362 pg (PDF, 13.78 MB)

Documentos de sociedad civil

[R. L. E. Painter, A. Duran & E. Miro. Indigenous Alliances for Conservation in Bolivia \(en inglés\)](#) (2011) 3 pg (PDF, 61.45 KB)

[Alfonso Farjan Malky Harb & Juan Carlos Ledezma Columba. Factibilidad económica y financiera de la producción de caña de azúcar y derivados en el norte del departamento de La Paz.](#) (Sept. 2009) 83 pg (PDF, 879.31 KB)

[Vargas Rojas, Ronald. Mapeo digital del suelo y su evaluación con fines de producción de caña de azúcar en los municipios de Ixiamas y San Buenaventura.](#) (2009) 140 pg (PDF, 1.67 MB)

[Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia. Resolución de la Mesa Indígena Amazonica \[sobre la actividad hidrocarburífera\]](#) (2009) 2 pg (PDF, 567.92 KB)

[Fleck, Leonardo C., Lilian Painter & Marcos Amend. Carreteras y áreas protegidas: un análisis económico integrado de proyectos en el norte de la Amazonía Boliviana](#) (Agosto 2007) 77 pg (PDF, 4.96 MB)

[Reid, John. Dos Caminos y un Lago: Análisis económico del desarrollo de infraestructura en la cuenca del río Beni](#) (1999) 40 pg (PDF, 1.19 MB)

Documentos y presentaciones del Consejo Indígena del Pueblo Tacana (CIPTA)

[Consejo Indígena del Pueblo Tacana \(CIPTA\) & Sociedad para la Conservación de la vida](#)

[Silvestre \(WCS\). Estrategia de Desarrollo Sostenible de la TCO – Tacana con Base en el Manejo de los Recursos Naturales 2001 – 2005](#) (2005) 408 pg (PDF, 3.60 MB)

[Consejo Indígena del Pueblo Takana \(CIPTA\). Gestión administrativa](#) (2013) (PowerPoint Presentation, 689 KB)

[Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia. Propuesta del Consejo Indígena del Pueblo Tacana para la Participación Activa en el Desarrollo y Ejecución del Plan para los Pueblos Indígenas del Proyecto San Buenaventura – Ixiamas.](#) (PowerPoint Presentation, 234 KB)

Enlaces de interés

[Bank Information Center: Corredor Norte \(Bolivia\)](#)

Banco Mundial

[Banco Mundial: Proyecto de infraestructuras viales y aeroportuarias nacionales \(P122007\)](#)

[Banco Mundial: Salvaguardas Sociales y Ambientales](#)

Gobierno

[Administradora Boliviana de Carreteras \(ABC\)](#)

[Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea \(AASANA\)](#)

[Ministerio de Medio Ambiente y Agua \(MMAyA\)](#)

[Servicio Nacional de Áreas Protegidas \(SERNAP\): Madidi](#)

[Autoridad de Fiscalización y Control Social de Bosques y Tierra \(ABT\)](#)

[Vías Bolivia: Administradora de Rodaje y Pesaje](#)

[Gobierno Autónomo Departamental de La Paz \(GADLP\)](#)

[Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana \(IIRSA\): Eje Perú-Brasil-Bolivia](#)

Sociedad Civil

[La Confederación de Pueblos Indígenas de Bolivia \(CIDOB\)](#)

[Central de Pueblos Indígenas de La Paz \(CPILAP\)](#)

[Fundación para el Desarrollo del Sistema Nacional de Áreas Protegidas \(FUNDESNAP\)](#)

[Comités Locales de Monitoreo Ambiental](#)

[FUNDESNA: Comités Locales de Monitoreo Ambiental](#)

[Video: Comités Locales de Monitoreo Ambiental](#)

Bajo Control (Cartillas de Información)

1. [Bajo Control: Información sobre los Comités Locales de Monitoreo Ambiental y sus tareas](#)
2. [Bajo Control: Guía para aplicar los instrumentos de seguimiento de la obra](#)
3. [Bajo Control: Control Social de obras camineras en nuestro entorno natural](#)

CONTACTOS

Bank Information Center

Christian Velasquez-Donaldson

Gerente, Programa Latinoamérica

+1 (202) 624-0627

cdonaldson@bicusa.org

Banco Mundial

Gylfi Palsson

Especialista Principal en Transporte

+1 (202) 473 6713

gpalsson@worldbank.org

Gobierno de Bolivia

Luis Sánchez Gómez

Presidente Ejecutivo de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC)

235 7220; 233 4767

lsanchez@abc.gob.bo

Raúl Velasco Ramos

Director Ejecutivo de la Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la
Navegación Aérea (AASANA)

(501 2) 237 0341/43